

KRÁMLI MIHÁLY*

A hadihajó-építés Fiumében 1907–1915

A magyar tengeri hadihajógyártás megindulása politikai alkuk sorozatának köszönhető. Magyarország a dualizmus keretén belül a mindenkori kvóta arányában járult hozzá a közös intézmények fenntartásához, ezen intézmények legdrágábbika a közös haderő volt. Amíg Magyarország a hadsereg és a haditengerészet költségeinek 31,4–36,4%-át fizette, addig az ezek által tett megrendelések jóval kisebb része jutott Magyarországnak. Különösen a haditengerészet esetében volt sérelmes a helyzet, 1897-ben 31,4%-os kvótabefizetés mellett a Magyarországra jutó megrendelések aránya csak 12,3% volt. A magyar delegáció ebben az esztendőben hozott határozata követelte először, hogy a haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta arányú részét Magyarországon tegye meg. A haditengerészet új parancsnoka, **Spaun**, felismerte, hogy a flotta intenzív fejlesztésére vonatkozó terveihez a magyar delegáció támogatását is meg kell nyernie, ezért 1898 nyarán írásbeli ígéretet tett a megrendelések kvóta szerinti megosztására.¹ Ezt az ígéretet azonban a haditengerészet még, ha akarta volna, akkor sem tudta volna megtartani a magyar ipar fejletlensége következtében.

A kérdés végleges rendezésére 1904-ben került sor, ugyanis szükségessé vált egy hatalmas, 120 millió koronás rendkívüli hitel megszavazása, ehhez a magyar delegáció támogatását is meg kellett szerezni. 1904 nyarán ezért megkötötték a magyar kormányval a haditengerészeti megrendelések elosztásáról a konkrét megállapodást, melynek titkos záradékában egy magyar tengeri hajógyár felállítására a kisebb hajók megrendelésének „megfelelő részét” ígérte a haditengerészet.²

A magyar tengeri hajógyár szerepére egy gyár tűnt alkalmasnak: a Danubius-Schoenichen-Hartmann. 1905. május 2-án elvi megállapodás jött létre a gyár és a haditengerészet között 6 romboló és 10 torpedónaszád megrendelésére. A Danubius ezután megvásárolta a fiumei Howaldt gyárat, és a magyar államtól ingyenes telket kapott ennek kibővítésére.³ A gyár az ígért megrendelést végül 1906. december 1-jén kapta meg. Az angol tervek alapján készülő 380 tonnás rombolók és 210 tonnás torpedónaszádok építését a gyár csak 1907 nyarán tudta megkezdeni, mivel az üzem kiépítése jelentős késedelmet szenvedett. A hajók 1908 tavaszán kapták meg a nevüket, a rombolóké a következő lett: TURUL, PANDÚR, CSIKÓS, RÉKA, VELEBIT, DINARA, a torpedónaszádoké pedig: TRITON, HYDRA, SKORPION, PHÖNIX, KRAKE, POLYP, ECHSE, MOLCH, KORMORAN, ALK. Az első hajót, a TRITON-t 1908. július 18-án bocsátották vízre, az utolsót, a DINARA rombolót pedig 1909. november 3-án adták át a haditengerészetnek, mindössze három

* Krámlí Mihály, 2120 Dunakeszi, Tompa Mihály u. 6. Tel.: 27-347-459

nappal lépve túl a határidőt. A hajókért összesen 14 millió koronát fizetett a haditengerészet. Természetesen a hajók nem sikerültek tökéletesre, de nagyobb hibáik nem voltak. A hajók sikeres leszállítása nem igazolta be a gyár teljesítőképességéről tett borúlátó, sőt időnként rosszindulatú osztrák jóslatokat.⁴

Az első megrendeléssel kapcsolatban 1907-ben a magyar Kereskedelemügyi Minisztérium, 1909-ben pedig a haditengerészeti műszaki bizottság vizsgálta meg a gyárat. Amíg a magyar bizottság pozitív véleménnyel volt az ott folyó munkáról, addig a műszaki bizottság fejetlenségről és hanyagságról számolt be.

Az évtized végére a haditengerészetnek kevés pénze maradt újabb hajók megrendelésére. A tervezett 12 db 110 tonnás torpedónaszádból eredetileg 4 db-ot akartak Fiumében megrendelni, de ezt a magyarok tiltakozása miatt 6 db-ra növelték. A VII–XII. számú naszádok 1909–1911 között épültek meg, áruk összesen 2,5 millió korona volt. A határidő-túllépés mellett legfőbb problémájuk az volt, hogy másfélszer annyi tüzelőanyagot fogyasztottak, mint a Triesztben épült testvérhajóik. Miután a gyárnak alig volt megrendelése, kénytelen volt elfogadni 1909 végén a HERKULES mentőgőzös limitált áron való megrendelését. Ez 1 millió 75 ezer koronát jelentett, de ugyanezt a hajót egy angol gyár 760 ezer koronáért is megépítette volna, tehát a Danubius így is jelentős profitot könyvelhetett el. Az 1500 tonnás hajó 1910 decemberére készült el, de csörlőhibái miatt 1911 folyamán állandóan javítani kellett.⁵

A már 1906 óta szorgalmazott új, immár dreadnought-típusú csatahajóosztály megépítéséhez a haditengerészetnek ismét egy, immár 312 millió koronás rendkívüli hitelért kellett a delegációkhoz folyamodnia. Miután a hajógyártás megindulása ellenére a magyar ipar részesedési aránya továbbra sem érte el a kvóta (36,4%) arányát, mindössze kb. 25%-ot, a hitel elfogadásáért cserében meg kellett egyezni a magyar kormánnyal a hitel pontos felosztásáról. Az 1911. január 31-én létrejött egyezség 113,7 millió koronát biztosított a magyar iparnak, és a Danubiusnak jutott 1 csatahajó, 2 cirkáló és 6 romboló megrendelése.⁶

E nagy összegű megrendelés nem a Danubius kiválóságának volt köszönhető, hanem egy politikai alkunak. A Danubius ekkor még egyáltalán nem volt felkészülve ekkora hajók – különösen egy 20.000 tonnás csatahajó – építésére.

A később SZENT ISTVÁN-nak keresztelt csatahajó építését 1912. január 29-én kezdték el. A hajó külsőleg hasonlított testvérhajóira, de más rendszerű kazánokkal és turbinákkal látták el, és négy helyett csak két hajócsavarja volt. A hajótest és a gépek ára összesen 21 millió korona volt. A hajó építése nagyon lassan haladt, a tervezetthez képest tíz hónapos késéssel, 1914. január 17-én bocsátották vízre. A háború kitörése és a munkások tapasztalatlansága miatt a hajót végül csak 1915. november 17-én tudta átvenni a haditengerészet. A hajó legfőbb problémája veszélyes instabilitása volt, emellett számos kisebb hibája is volt. Mindezek ellenére a SZENT ISTVÁN mind a mai napig a magyar hajógyártás csúcsteljesítményének számít.⁷

A két 3500 tonnás cirkáló, a HELGOLAND és a NOVARA építése is lassan haladt, elsősorban a resicai vasgyár hibájából, amely az ott megrendelt öntvényeket rendre elrontotta. A HELGOLAND-ot 1914. augusztus 1-jén, a NOVARÁ-t 1915. január 15-én vette át a haditengerészet, ez 33 és 39 hetes határidő-túllépést jelentett. A megrendelés értéke 14,8 millió korona volt, de ebből 900 ezer korona kötbér lejött a késedelem miatt.⁸

A 800 tonnás rombolók voltak az első, önálló magyar tervezésű hadihajók. Az 1911 októberében megkezdett hajók a következő neveket kapták: TÁTRA, BALATON, CSEPEL, ILKA, TRIGLAV, ORJEN. A hajók építését nagyban késleltette, hogy a Resicában készült turbinaalkatrészek mindegyike selejtes lett. Miután az első három hajónál csavartengely-problémák merültek fel, a haditengerészet a második három hajót csak 1914. július 11-én vette át. A problémát véglegesen csak a tengelyek módosításával és cseréjével sikerült megoldani, de a hat romboló egészen 1914 végéig nem volt bevethető állapotban.⁹

1914-ben egy újabb, 426 milliós hitelt szavaztak meg a delegációk, ebből 2 csatahajó, 1 cirkáló és 6 romboló jutott a Danubiusnak. A háború miatt ez a program már nem került végrehajtásra, az összeomlással pedig véget ért a magyar tengeri hadihajógyártás 12 éves története.

IRODALOM

1. Kriegsarchiv, Wien (KA) MS/PK 1898. XV-7/3 2464
2. KA MS/PK 1904. XV-7/6 1582
3. KA MS/PK 1905. I-4/6 2546
4. KA MS/II. GG 1906–1909. 47C/6
5. KA MS/II. GG 1910. 47C/12, 47C/17
6. KA MS/PK 1911. XV-7/5 960
7. KA MS/II. GG. 1911–1915. 47C/4
8. KA MS/II. GG 1911. 47C/12, 1912–1914. 47C/6
9. KA MS/II. GG 1911. 47C/16, 1912. 47C/8, 1913–1914. 47C/7

A 12 éves Lánchíd megálmodója és a híd osztrák felavatása

A Lánchíd megépítésének kezdeményezője, gróf Széchenyi István nagybirtokos, a reformkor vezető politikusa 1791. szeptember 21-én született Debrecenben. Apja, Széchenyi Ferenc gróf, a Magyar Nemzeti Múzeum alapítója. Anyja, Festetics Julia Anna, aki a keszébelyi Georgbánya mezőgazdasági akadémiát alapító Festetics György grófnak volt a nővére.

A művelt könyvezetben való nevelítés, a tanulóévek, a katonai pálya, valamint nyugat-európai és angol utazásainak tapasztalatai a nemzetet érintő főbb kérdésekre irányították Széchenyi figyelmét, kialakították hitvallását és megszilárdították életcéljait. *„Az ember csak annyit ér, amennyi haszna hajt emberiségének, hazájának a célját az egész emberiségnek.”*

A 12 éves Széchenyi 1803. december 26-án írt levelében kifejtette, hogy anyja nyomdokain kíván haladni: *„...én is példát valóra kövessék, és édes Hazámnak boldogot, anyanyre telen kielhet, előre meordisom.”*

Széchenyi tevékenysége két évtizeden át szorosan kapcsolódott a Lánchídhoz. Az állandó híddal dédelgetett terve megvalósulását is megtétli kívánta: az ország fővárosává emelni Pest-Budát. Javaslta, hogy a tanyavárosokat egyesítsék. Ötleteket is adott elnevezésekre: Hordáró, Dellvár, Békivár, Ikervár. Javaslatai mellett elsőként Széchenyi használta a Budapest nevet. Országos gazdasági tervei mind Budapesttel számoltak, mint fővárossal.

Már 1819-ben felmerült a Pestet Budával összekötő állandó híd terve. Ekkor a Tudományegyletem tanácsán, Horváth János Államházi-miniszter és Campmüller József beadványát tartották számon.

Pest-Budát egy 42 csónakta szegezett hajóhid kötötte össze. Evezős harka vagy görhajó közelítésekor a hajóhidat szét kellett bontani az átkelésekhez. Telen a befagyott Duna, hajóhid nélkül, igen nehézkes volt az átkelés.

1820 decemberében elhunyt Széchenyi Ferenc gróf, Széchenyi István édesapja. István Debrecenben értesült a hírről, s rögtön hazatért. Pesten meg kellett állnia, mivel a Budára vezető ideiglenes hidat nem lehetett felállítani. E tény meghatározó elemény volt Széchenyi István gróf életében, s később mindent megteszt egy állóhíd felépítése érdekében. 1821 januárjában Széchenyi István kijelentette Brudera bárónak, hogy egy évi jövedelmét hajlandó lenne áldozni egy Buda és Pest közti megépítendő állóhídra. Ekkoriban a Pest-Budát összekötő állóhíd-tervek születtek. Baritz

* Országos Magyar Szalon, 110 Budapest, Kapcsolat u. 13–15.